

Resumen Ejecutivo

Visión y Metas

La visión y metas que rigen del Plan Regional para Peatones y Ciclistas (RBPP, por sus siglas en inglés) fueron elaboradas y depuradas con la colaboración de las partes interesadas, el público, el staff de la jurisdicción local, el staff de la RTC y el equipo del proyecto, enmarcados en el plan del Sur de Nevada Fuerte para desarrollar estas metas y sus respectivos objetivos y políticas. Además, este plan sugiere medidas de ejecución orientadas al cumplimiento de los objetivos y que permitirán el seguimiento y la presentación de informes sobre su progreso y éxitos.

VISIÓN

“El Sur de Nevada desarrollará un sistema seguro, bien conectado y práctico para peatones y ciclistas que funcione como un recurso viable de transporte y recreación encaminado a alcanzar las metas económicas, educativas, ambientales y de salud de la región.”

METAS



META 1: COMODIDAD Y SEGURIDAD

DESARROLLAR INFRAESTRUCTURA INTEGRAL A LO LARGO DEL SUR DE NEVADA QUE HAGA SEGURO, CÓMODO, Y PRÁCTICO PARA TODAS LAS EDADES Y HABILIDADES EL CAMINAR O ANDAR EN BICICLETA .



META 2: ACCESIBILIDAD

MEJORAR EL ACCESO PEATONAL Y DE BICICLETAS HACIA DESTINOS TURÍSTICOS COMUNITARIOS A TRAVÉS DEL SUR DE NEVADA INCLUYENDO CONEXIONES CON EL TRANSPORTE PÚBLICO.



META 3: EDUCACIÓN Y FOMENTO

FOMENTAR UNA MAYOR PARTICIPACIÓN, VALORIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN SOBRE CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA MEDIANTE ESFUERZOS DEL PROGRAMA DIRIGIDOS A TODAS LAS EDADES Y HABILIDADES.

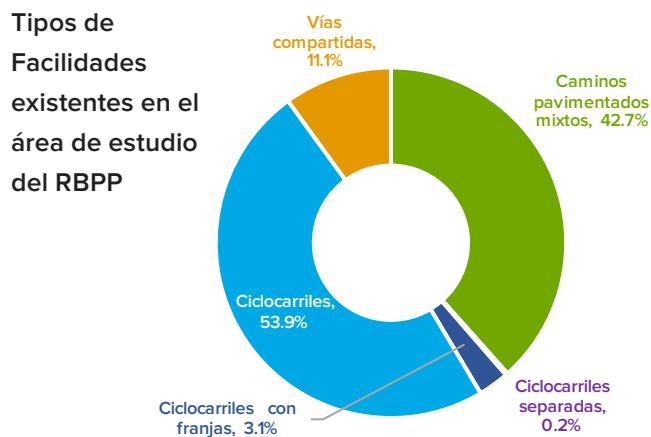


META 4: EQUIDAD Y SALUD

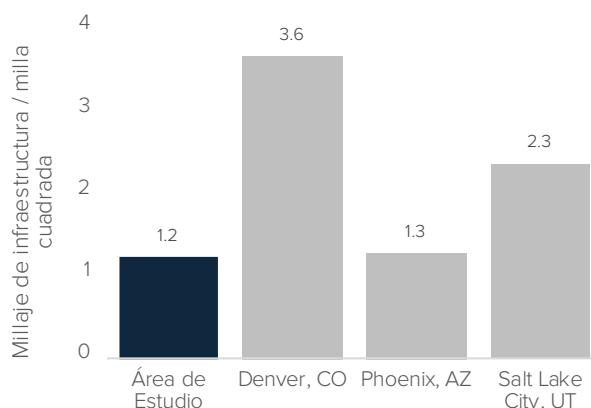
RECONOCER EL IMPACTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE Y LA SALUD DE LA COMUNIDAD AL TIEMPO QUE SE BRINDAN ESCALERAS DE OPORTUNIDAD A VECINDARIOS DESFAVORECIDOS.

Condiciones actuales

El Capítulo Dos del RBPP analiza las condiciones actuales en el Sur de Nevada, incluyendo aquellas en las que existen disparidades; cuántos viajes se hacen caminando o en bicicleta en el Sur de Nevada; en dónde ocurren los choques que involucran gente caminando o en bicicleta y qué factores contribuyen a esos choques; y, qué aspecto tiene el sistema peatonal y de ciclistas existente, cómo funciona y a quién está destinado a servir.



Densidad de la infraestructura existente para peatones y ciclistas en el área de estudio comparada con ciudades similares del oeste de los EEUU.



De todos los viajes en el Sur de Nevada, alrededor del 1% se hacen en bicicleta y entre el 8 y el 12%, caminando.

La mayoría de los choques ocurren en vialidades con límites de velocidad entre 35 y 45 mph.

El análisis, que tomó en cuenta las velocidades, volúmenes de tráfico, número de carriles e intersecciones señalizadas, determinó que alrededor del 14-17% de las vialidades secundarias y primarias son suficientemente cómodas para que un adulto promedio o cualquier niño ande en una bicicleta.

Actualmente existen 868 millas de carriles para bicicletas, caminos pavimentados, y vías compartidas (ciclovías) en el área de estudio del RBPP. Aproximadamente 400 (46%) de esas millas son infraestructura con altos niveles de comodidad, apropiadas para todas las edades y habilidades.

Participación Pública

Para determinar mejor las necesidades de los peatones y ciclistas del Sur de Nevada, el equipo del proyecto llevó a cabo diversos esfuerzos de participación pública a lo largo del proceso de planeación. El equipo de trabajo y la RTC se comprometieron a una propuesta que:

- Incluyera a tantas personas como fuese posible, dando mayor importancia a la participación de poblaciones con menores ingresos y de minorías (véase el Análisis de Equidad)
- Provea oportunidades suficientes y anticipadas para que las partes interesadas pudieran plantear cuestiones importantes para ellos.
- Se asegurase que todos los comentarios contribuyeran directamente al proceso de planeación.
- Continuase con los esfuerzos y tuviera una coordinación coherente y efectiva con planes relacionados, como el Sur de Nevada Fuerte.

3 PRINCIPALES OBSTÁCULOS O PREOCUPACIONES



Preocupaciones de seguridad
Iluminación deficiente, demasiado tráfico



Clima
(Demasiado caliente, sin suficiente sombra)



No conveniente
(Demasiado que cargar, toma demasiado tiempo, no hay una buena ruta)

MÉTODOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

- **Reuniones repentina**s: Más de 300 personas informadas a través de 12 eventos repentina en mercados de pulgas, mercados agrícolas, eventos al aire libre, etc.
- **Encuesta en línea y herramientas de mapeo**: Más de 1,000 personas contestaron a principios de 2016 una encuesta en línea opinando sobre qué haría más fácil el caminar y el andar en bicicleta. Se recibieron más de 1,200 comentarios a principios y a finales del 2016 a través de un mapa interactivo que invitaba a dibujar la infraestructura deseada y a revisar las recomendaciones al plan, respectivamente.
- **Participación de las partes interesadas**: El equipo del proyecto se reunió frecuentemente con los grupos de las partes interesadas, jurisdicciones locales, y otras agencias para asegurar un proceso colaborativo que reflejase los deseos de todos los involucrados en el mejoramiento peatonal y ciclista del Sur de Nevada.

3 PRINCIPALES MEJORAS ESPERADAS



Mejor infraestructura
(Banquetas más anchas/separadas y ciclocarriles)



Más senderos regionales pavimentados



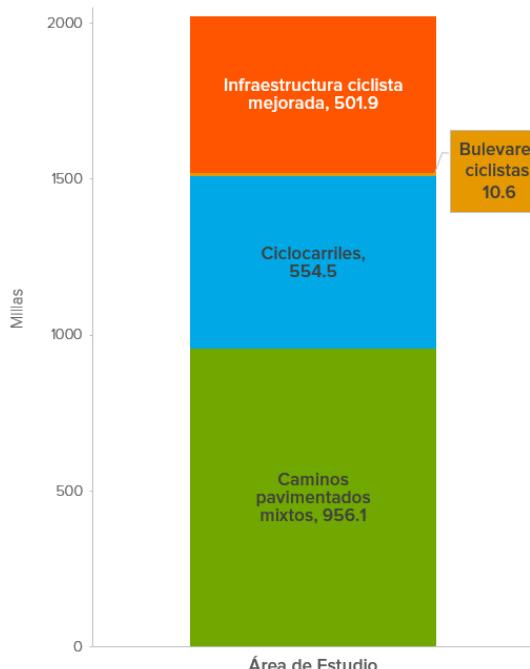
Más rutas seguras hacia la escuela
(Banquetas, cruces, señalamientos de seguridad)

Recomendaciones

Los Nevadenses del Sur indicaron que les gustarían ciclocarriles y banquetas físicamente más separadas, más caminos pavimentados de uso compartido, y rutas más seguras hacia las escuelas. El RBPP recomienda programas y políticas que atiendan a los peatones y ciclistas de todas las edades y habilidades, y cerca de 2,023 millas de infraestructura peatonal y ciclista cuando la expansión el sistema haya concluido (1,336 millas nuevas).

Se eligió el tipo de infraestructura más cómoda posible (dados los volúmenes de tráfico y otras consideraciones de implementación) para cada corredor principal del área de estudio del RBPP. La infraestructura de alta comodidad conectará a personas de todas las edades y habilidades con sus trabajos, hogares, con parques y espacios abiertos, y escuelas.

Tipos y Millajes Futuros del Área de Estudio RBPP

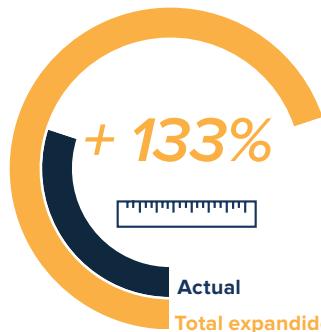


Nota: Los ciclocarriles separados y las ciclovías conforman la “Infraestructura ciclista mejorada”.

Cerca del 73% de las 2,023 millas totales serán infraestructura de alta comodidad, en comparación con el 46% actual.

Al concluir la totalidad de la expansión, 46% de las vialidades no-freeways, primarias, y elevadas serán lo suficientemente cómodas para que un adulto promedio o un niño ande en bicicleta (comparado con el 14-17% actual).

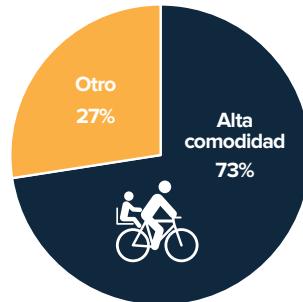
Millaje Total de la Infraestructura

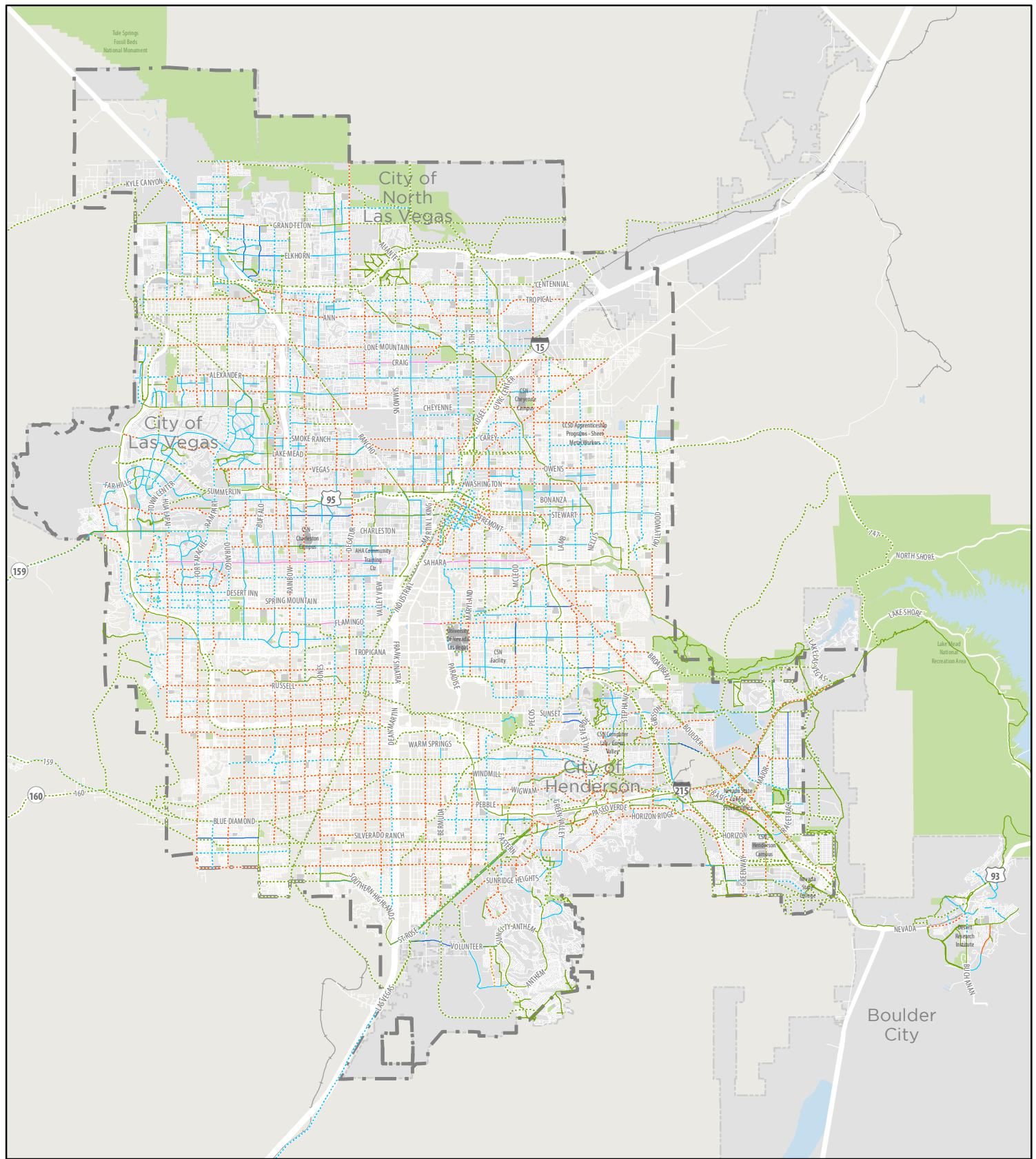


Infraestructura de Alta Comodidad



% de Infraestructura de Alta Comodidad





Mapa 7.3 en el documento

Plan Regional para Peatones y Ciclistas
para el Sur de Nevada

Mapa de la Infraestructura Actual y Propuesta

Fuentes de Datos: Clark County y RTC GIS; 2011 North Las Vegas Comprehensive Bikeway and Trails Plan, 2014 Regional Bicycle Gap Analysis, 2016 Las Vegas Mobility Master Plan
Mapa creado: April 13, 2017
Mapa producido por: Alta Planning + Design

Infraestructura Propuesta (Nueva o Propuesta Previamente)

- Infraestructura ciclista mejorada (Ciclocarril con tramas o separada)
- Ciclocarril
- Bulevar ciclista
- Camino pavimentado mixto

Infraestructura actual

- Ciclocarril separada
- Ciclocarril con tramas
- Ciclocarril
- Vía de autobuses y ciclistas
- Camino pavimentado mixto

Parque/Área Nacional

Escuela

Universidad

Municipalidad

Límite del Acto del
Mantenimiento de los Terrenos
Públicos del Sur de Nevada

0 2 4 8 Millas

Nota: Este mapa de infraestructura actual y propuesta se desarrolló para lograr las metas de la Regional plan para Peatones y Ciclistas para el Sur de Nevada. Revises y análisis adicionales de la infraestructura propuesta tal vez sean necesario antes de implementarse. En algunos casos, las líneas de la infraestructura propuesta obscuran las de la actual cuando ambos están presentes.

Priorización e Implementación

El sistema actual del Sur de Nevada, y el sistema futuro propuesto, más robusto (con la ampliación total) compite con aquellos de regiones similares a lo largo de los EEUU. El RBPP incluye la priorización, mantenimiento y recomendaciones de diseño que garanticen una implementación eficiente y rentable.

Todos los proyectos propuestos de infraestructura lineal se priorizaron con base en los criterios y otras consideraciones de las Metas 1, 2 y 4 (p. 12), así como en factores relacionados con la importancia y viabilidad regional (tabla siguiente).

Además de proporcionar los costos de capital y de mantenimiento, el plan también identifica 28 estrategias o recursos de financiamiento o capitalización locales, regionales, estatales, federales, sin fines de lucro y otros, que pueden usarse para implementar las infraestructura, programas y políticas propuestas.

	Pesos Totales de los Criterios	Subcriterios	Calificación de Subcriterio	Descripción
 Comodidad y Seguridad	8	Aborda choques a bicicletas/peatones.	5	El proyecto se ocupa de los corredores e intersecciones con altas tasas de choques con bicicletas o peatones.
		Brinda infraestructura de alta comodidad.	3	El proyecto brinda infraestructura de alta comodidad que atrae usuarios de todas las edades y habilidades (nivel de comodidad 1 o 2).
 Accesibilidad	5	Da acceso al transporte público.	2	El proyecto mejora el acceso directo al transporte público.
		Aborda una brecha en la red	3	El proyecto se identificó como de alta prioridad en el Análisis de Brechas de Ciclistas de la RTC.
 Equidad / Salud	3	Da servicio a áreas con baja equidad/alta desigualdad.	2	El proyecto da servicio a áreas con baja equidad/alta desigualdad (naranja o rojo en el mapa de "Equidad").
		Dirigido a poblaciones con problemas de salud.	1	El proyecto está dirigido a áreas con altas tasas de mortalidad ajustadas por edad por ataque cardíaco, embolia, diabetes o algunos cánceres
 Importancia Regional	5	Conecta múltiples jurisdicciones con infraestructura peatonal o ciclista.	2	El proyecto conecta múltiples jurisdicciones.
		Conecta con una estación de bicicletas compartidas	1	El proyecto mejora el acceso directo a estaciones de bicicletas compartidas y proporciona una ruta para los usuarios.
		Consistente con planes locales y regionales.	2	El proyecto considera las recomendaciones de otros esfuerzos de planeación locales y regionales.
 Viabilidad	4	Apoyo público.	2	El proyecto recibió un alto nivel de apoyo público a lo largo del proceso de planeación.
		Potencial para una Sinergia de Implementación en un futuro cercano.	1	Habilidad de los proyectos para compartir recursos o apalancar otros proyectos de construcción planeados para un futuro cercano (repavimentación, obra pública de TIP, FRI-C, FRI2, etc.)
		Mejoras inmediatas.	1	El proyecto requiere poca inversión, tiene pocas barreras para su implementación (sólo pintura, no rediseño de las vialidades) y podría construirse en seis meses.